

>>> Info, program a mapy strana 6 - 7
Průvodce Pražským rallysprintem

>>> LA CARRERA PANAMERICANA strana 8 - 9
Ohlédnutí za úspěšnou misí českého týmu

>>> RICHARD BURNS strana 10 - 11
Vzpomínka na kariéru Richarda Burnse

rally life **JOURNAL** EXTRA

rallylife.cz

Sledujte Rallylife.cz také na sociálních sítích:

www.facebook.com/RallyLife.cz www.twitter.com/rallylifecz www.youtube.com/user/rallylifecz

XX.TipCars PRAŽSKÝ RALLYSPRINT 2014
Speciální tištěné vydání online portálu RALLYLIFE.cz

ZPÁTKY DOMŮ NA STRAHOV

XX.TipCars

PRAŽSKÝ RALLYSPRINT

29. 11. 2014

WWW.PRAZSKYRALLYSPRINT.CZ





Jedno z mála aut, které v nabídce nemáme. (prozatím)

**čtěte témata,
která vás zajímají**



Doba je zlá, lidé také. Nenechavci mají nad zákony zpravidla navrch, a tak zůstává na majitelích vozidel, aby ...



V testech mají dobré výsledky i středně drahé pneumatiky, běžně dostupné na českém trhu. TipCars radí, čeho si především všímat, ...



**kupte si
své auto snů...**

**...nebo jen výhodně
prodejte to staré**

podat inzerát



Slovo organizátora závodu

Vážení příznivci motoristického sportu,

již po dvacáté se v hlavním městě uskuteční motoristický podnik, který berou účastníci týmy jako akci, při níž se loučí s uplynulou sezonou rallysportu a děkují partnerům a svým fanouškům za podporu, které se jim od nich během roku dostalo. TipCars Pražský Rallysprint vždy býval závod, při kterém sice jde o vteřiny a v cíli se rozdávají poháry, ale je to především show pro diváky a zábava. Přestože jsme se vždy snažili připravit formát závodu, který vyhoví jak milovníkům klasických rychlostních zkoušek, tak těm, kteří mají rádi show na přehledné ploše, ne vždy nám bylo dopřáno kýžené spolupráce s okolními obcemi a činovníky. A v roce 2012 po tragických okolnostech na jiných rally naše úsilí přišlo vniveč úplně a nikomu bych podobnou situaci nepřál. I když jsme měli občas chuť "se vším seknout", zanícení

a srdíčko pro "Prahu" nám nedalo a proto tu stále jsme, pauzu jsme tenkrát využili k přípravě a realizaci podniku s novým formátem. Měl být atraktivní, bezpečný, pohodlný bez přejezdů mezi RZ, s kompaktním zázemím pražské Chuchle. Ale ani to se nepovedlo realizovat v mezích našich možností. Rallysprint zde našel dočasný domov, soutěž nabyla na kompaktnosti a udržela i exhibiční charakter. Diváci měli šanci vidět soutěžní vozy v mnoha průjezdech a nebylo třeba se příliš vzdalovat od SUBARU Rallye arény. Pozitivem z hlediska bezpečnosti zde také bylo, že divákům se umožnilo dostat se velmi blízko trati nebo sledovat velkou část okruhu z velké tribuny. Chtěli jsme se zapojit do budování nového obrazu rally a Chuchle se jezdila pod sloganem "RESPEKT z trati, radost z RALLY". Ale tak nějak Strahov všem chyběl a bylo to cítit.

Jsem proto moc rád, že se letos můžeme k návratu na Strahov přihlásit, navíc v jubilejním XX. ročníku. MPA Motorsport získal souhlas k uspořádání závodu zpátky v lokalitě, se kterou je spojen pupeční šňůrou. Stálo to opravdu hodně úsilí. Nastává čas loučení s Chuchlí a návrat domů, do okolí strahovského stadionu. V sobotu 29. listopadu se tak v pěti "erzetách" představí na 50 posádek na legendární trati v centru hlavního města.

Věříme, že tímto uděláme radost všem fanouškům rally, kteří v hojném počtu Strahov navštěvovali, a že až letos na Strahov dorazí, udělají radost i nám pořadatelům svým

disciplinovaným chováním, které jsme magistrátu museli slíbit. Jak všichni dobře víme, tak motoristický sport je vzrušující, ale může být i nebezpečný. Proto důrazně apeluji na diváky, aby dodržovali zásady bezpečnosti a sledovali závod z předem vybraných diváckých míst. Budete moci kamkoliv do vymezených prostorů, do servisní zóny, přičemž nebude chybět občerstvení ve stanech na volné ploše. Ale pozor, jako organizátoři preferujeme bezpečnost: v případě, že dojde někde k porušení vymezených diváckých prostor a bude hrozit nebezpečí pro diváky, tak nebudeme váhat rychlostní zkoušku zrušit. Prosíme, dbejte o svou bezpečnost, a nebojte se napomenout někoho, kdo by se vyskytl v nebezpečném místě a třeba si to sám neuvědomil. Taktéž i pohyb fotografií bude omezen.

Přejeme všem účastníkům závodu a divákům, aby se jim závod zpátky na Strahov líbil, a aby si jej ve zdraví užili. Generálnímu partnerovi, společnosti TipCars a hlavnímu partnerovi společnosti SUBARU děkujeme za trpělivou podporu stejně, jako i dalším partnerům závodu, bez kterých by se TipCars Pražský Rallysprint nemohl uskutečnit.

S úctou a zvoláním "Zpátky domů na Strahov",

Petr Mihule
MPA Motorsport

TipCars



SUBARU

eWRC.cz
Po všech stránkách rally...

NH CAR
JEDEME S VÁMI

SUBARU
FINANCE

Pivovarský dvůr
Chytě u Prahy

Rally
Specializovaný motoristický magazín

Kart Centrum
PRAŽSKÉ INTERIOR
Radost

ROCKSTEEL s.r.o.
dodavatel ocelových konstrukcí



rally
life JOURNAL

Vydávání povoleno Ministerstvem kultury pod e. č. MK ČR E 20671 © Copyright 2010-2014, INUA s.r.o.

Materiály v této publikaci uvedené podléhají autorským právům. Redakce RALLYLIFE si vyhrazuje právo na změnu a případné chyby v textu. Za obsah článků zveřejněných příspěvků zodpovídá autor. Články nebyly redakčně upraveny. Užití obsahu včetně převzetí, šíření a dalšího zpřístupňování publikovaných materiálů (článků, fotografií) je bez písemného souhlasu INUA s.r.o. zakázáno. Use of content, including receipt, distribution and access to other published material (articles, photos) without the written consent INUA Ltd. prohibited

Z HISTORIE PRAŽSKÉHO RALLYSPRINTU

V POSLEDNÍM LISTOPADOVÉM VÍKENDU 1995 TO VŠE ZAČALO. LETOS PRAŽSKÝ RALLYSPRINT SLAVÍ SVÉ DRUHÉ KULATINY.



V roce 2008 osedlal "Ášín" vůz značky Subaru.

PŘI PRVNÍM ročníku se na startu sešlo velmi zajímavé startovní pole v čele s Ladislavem Křečkem, Stanislavem Chovancem, Raimundem Baumshlagerem a Enrico Bertone. Nechyběl ani tovární mladoboleslavský tým v čele s Emilem Trinerem a Pavlem Siberou, kteří na řeporyjské rychlostní zkoušce ukázali prokřehkým divákům Škodu Felicia Kit Car.

Od druhého ročníku se navíc v časovém harmonogramu objevila zkouška v okolí Strahovského stadionu, která se na řadu let stala nedílnou součástí pražského závodu. Na startu opět nechyběla kompletní domácí špička. Po vyrovnaném souboji se z druhého

vítězství radoval Stanislav Chovanec s Fordem Escort Cosworth, který dokázal o dvě vteřiny porazit druhého Milana Doláka s Toyotou Celica GT-4. A Chovanec vyhrál tento závod následně i potřetí v řadě. V roce 2004 se mu vyrovnal Václav Pech. Plzeňský jezdec ale přidal několik prvenství i v dalších ročnících, celkem ho najdete v galerii vítězů již osmkrát.

Pražský Rallysprint se také ukázal jako výjimečná příležitost, jak tento nádherný sport přiblížit i lidem, kteří rally na vlastní kůži ještě nezažili. A tak během let se na sedadlech spolujezdců vystřídala řada populárních a zajímavých osobností. V roce 1998 tvořila

vítěznou posádku spolu s Pavlem Koutným herečka Chantal Poullain. Další velká hvězda se po boku Štěpána Vojtěcha objevila v roce 2002, kdy na horké sedadlo spolujezdce usedl jeden z nejlepších hokejových brankářů historie Dominik Hašek. Toho o několik let později napodobil bývalý skvělý brankář pražské Sparty Petr Bříza. Na startu se objevil i skvělý tenista Tomáš Berdych, jenž dělal spolujezdce Pavlu Valouškoví v roce 2005. A v barvách stáje Subaru se objevili třeba herec Petr Čtvrtníček nebo sportovní komentátor Jaromír Bosák.

O tom, že rallysport není jen mužskou záležitostí, potvrdila několika starty Katka Trojanová. Diváci však byli zvědaví i na další krásné ženy v rychlých vozech, a tak se v Praze objevila třeba modelka Kateřina Průšová. Sprint si vyzkoušela i příbramská kráska Katka Stočesová a sedadlo spolujezdkyně neodmítla ani 'playmate' Playboye Eva Cířová, která usedla vedle Jozefa Béréše jun. do vozu Peugeot 207 S2000.

Prosincová rallyshow postupně získala jméno i v zahraničí, a tak se na pražských tratích objevily i hvězdy světového rallysportu. Jednou z největších byl Timo Salonen, který se v Praze objevil s vozem Nissan Almera Kit Car. Kromě něho se v rámci sprintu představili českým fanouškům třeba Jani Paasonen, Alister McRae, Per-Gunnar Andersson, Leszek Kuzaj, Grzegorz Grzyb a řada dalších.

Po nehodě polského jezdce Leszka Kuzaje v roce 2008, kdy jeho Peugeot 307 WRC vylétl z trati a při incidentu došlo ke smrtelnému zranění dvou diváků, byl úsek

k cementárně v Řeporyjích vyřazen z harmonogramu soutěže. V roce 2009 jej nahradila atraktivní okruhová rychlostní zkouška na dostihovém závodišti ve Velké Chuchli. Ta během dalších ročníků doznala úprav, kompletně na tomto prostoru proběhl loňský ročník závodu. Další z alternativ klasické rychlostní zkoušky byl v sezoně 2010 úsek Karlík - Roblín.

Pražský rallysprint a Strahov. To však bylo spojení, na které diváci nejraději vzpomínali. Nejen na průjezdy kolem strahovských stadionů, ale rovněž na okruhový test v útrokách Strahovského stadionu, který byl poprvé postaven v roce 2008. Diváci měli soutěžní vozy doslova na dlani. Ale pořadatelům "pšenka nekvetla" ani na Strahově a oblíbený areál, i kvůli stavebním úpravám, museli opustit.

Letos však pořadatelé dostali od magistrátu souhlas s návratem na Strahov, kam rallysprint vždy patřil. Je to sice později, než bylo plánováno, ale lepší později než vůbec. Takže zpátky doma, hip hip! ■

2013: Pech s Uhlem pokračovali na vítězné vlně

PO JEDNOLETÉ PŘESTÁVCE SE V TRADIČNÍM PŘEDVÁNOČNÍM TERMÍNU VRÁTILY SOUTĚŽNÍ VOZY NA START TIPCARS PRAŽSKÉHO RALLYSPRINTU. BOHUŽEL OPĚT JEN NA UŽ DŘÍVE VYUŽÍVANÉ OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE V DOSTIHOVÉM AREÁLU CHUCHLE.

PRO SOUTĚŽNÍ posádky bylo připraveno šest rychlostních zkoušek, z toho dvě okruhové, o celkové délce 31,7 km. Vzhledem k povětrnostním podmínkám se všichni účastníci potýkali s mokrou šotolinovou tratí. Startovní pole čítalo 28 vozů. Diváci se mohli těšit na Mini s větším restriktorem v kategorii WRC Václava Pecha (vítěze posledních tří ročníků Pražského rallysprintu), Fabii WRC Karla Trněného, Octavii WRC s Karlem Trojanem za volantem, Subaru Impreza WRC Jaromíra Tomašitka, dva vozy nové kategorie R5 od Fordu (Grzyb a Sýkora) a dále několik produkčních vozů japonských značek Subaru a Mitsubishi.

Na startu nakonec chyběla avizovaná švédská hvězda Per-Gunnar Andersson, jenž se na poslední chvíli kvůli termínové kolizi pořadatelům omluvil. Jeho místo na startu v barvách stáje Rufa Sport zaujal Polák Grzegorz Grzyb. Ve startovním listině dostali prostor i historici v čele s "em trojkou" Jiřího Jirovce a asconou jmenovce Petráška.

V těchto typech rallysprintů ani tak nejde o výsledky jako spíš o rozloučení se sezonou a potěšení věrných fanoušků. Proto i složení jednotlivých posádek je značně různorodé. Ale třeba Václav Pech

měl tentokrát, oproti minulým ročníkům, po svém boku stálého spolujezdce Petra Uhla. "Jízda na šotolině je pro nás něco výjimečného a na tomto povrchu se během roku vůbec nesvezeme. Proto jsem tuto možnost velmi uvítal," popisoval plzeňský jezdec.

Velkou pozornost fanoušků rozhodně poutaly Lejla Abbasová (spolujezdkyně Antonína Tlustáka, Mitsubishi Lancer Evo IX) a také Martina Pártlová, která usedla po

nechal číst "noty" své dceři Petře. Svou zálibu k rally opět dokladoval herec Lukáš Langmajer, jenž pilotoval Hondu Civic.

Od první zkoušky nenechával Václav Pech nikoho na pochybách, že si do Prahy přijel pro další vítězství. Do třetího testu mu na záda dýchal Polák Grzyb. Bohužel v této okruhové zkoušce polský pilot chyboval a absolvoval o kolo méně.

Čtvrtou, rovněž okruhovou vložku zase poznamenalo množstvím defektů (Koči, Semerádové, Hudec). Do té doby dobře jedoucí Sýkora, jemuž patřilo třetí místo, dokonce prorazil chladič. To pro něj znamenalo pád z medailových pozic. Ostatní posádky v těžkých podmínkách rozbité trati postupně ztrácely nárazníky a Olga Lounová (Renault Clio Sport) dokonce zapadla a zpět na trať jí musel pomoci odtahový vůz. Na druhé místo se i přes defekt probojoval navrátilce na soutěžní tratě Martin Semerád. Stalo se tak i na úkor v cíli čtvrtého týmového kolegy Martina Hudec, jehož ztráta defektem byla výraznější.

Do konce závodu se již pořadí na medailových postech nezměnilo, a tak si Václav Pech dojel pro své další letošní vítězství. I přes drama v závěru. "Po startu poslední zkoušky praskl kardanový hřídel a museli

TipCars Pražský Rallysprint 2013

1. Pech - Uhel (Mini JC Works WRC)	24:21,9
2. Semerád - Hradílek (Mitsubishi Lancer Evo IX)	+ 28,7
3. Štajf - Štajřová (Subaru Impreza STI)	+ 36,7
4. Hudec - Pícka (Mitsubishi Lancer Evo IX)	+ 50,7
5. K. Trojan - Zázvorka (Škoda Octavia WRC)	+ 1:05,9
6. Tuček - Vrba (Subaru Impreza Evo IX)	+ 1:22,7
7. J. Semerád - Kamiš (Mitsubishi Lancer Evo IX)	+ 1:33,9
8. Firla - Hlisenkovský (Subaru Impreza STI)	+ 1:48,5
9. Sýkora - Linhart (Ford Fiesta R5)	+ 1:56,0
10. Tomašitk - Pártlová (Subaru Impreza WRC)	+ 2:35,0

boku Jaromíra Tomašitka (Subaru Impreza WRC). Martin Semerád (Mitsubishi Lancer Evo IX) zasvěcoval do tajů soutěžáckého sportu olympijského medailistu Vavřínce Hradíčka, šampiona třídy 3 Vojtěch Štajf (Subaru Impreza Sti) se konečně mohl pochlubit tím, že "vyvezl" manželku Mílu, a třeba Petr Kačírek (Subaru Impreza Sti)

Vítězové minulých ročníků

2014	???
2013	Pech Václav / Uhel Petr Mini John Cooper Works WRC
2012	Závod se neuskutečnil
2011	Pech Václav / Topolánek Mirek Škoda Fabia WRC
2010	Pech Václav / Topolánek Mirek Škoda Fabia WRC
2009	Pech Václav / Topolánek Mirek Škoda Fabia WRC
2008	Závod byl zrušen po RZ1
2007	Trněný Karel / Březina Jan Škoda Fabia WRC
2006	Pech Václav / Topolánek Mirek Toyota Corolla WRC
2005	Pech Václav / Topolánek Mirek Ford Focus WRC
2004	Pech Václav / Kadlec Ford Focus WRC
2003	Enge Tomáš / Gross Petr Ford Focus WRC
2002	Pech Václav / Uhel Petr Ford Focus WRC
2001	Pech Václav / Sysel Jaroslav Toyota Corolla WRC
2000	Hrdinka Tomáš / Palivec Jaroslav Subaru Impreza WRC
1999	Křeček Ladislav / Hanzlík Miroslav Ford Escort RS Cosworth
1998	Koutný Pavel / Poullain Chantal Ford Escort RS Cosworth
1997	Chovanec Stanislav / Korus Henrich Ford Escort RS Cosworth
1996	Chovanec Stanislav / Korus Henrich Ford Escort RS Cosworth
1995	Chovanec Stanislav / Korus Henrich Ford Escort RS Cosworth

jsme dojet vložku jen na přední náhon. Z devátého pražského vítězství máme ohromnou radost. Za hezkou atmosféru děkujeme i našim fanouškům, kteří přijeli za námi do Prahy oslavit letošní titul mistrů republiky," popsal spokojený Pech.

Na stupně vítězů ho doprovodili jezdcí nejrychlejších produkčních vozů Martin Semerád a Vojtěch Štajf.

Nejrychlejším historikem bylo BMW M3 posádky Jirovce - Horák, před Opelem Ascona dřívece Petrášek - Sláma. Soutěž dokončili 22 dvojic. ■

DUCK RACING

ÚSPĚCHY NA OKRUZÍCH I V RALLY

PRAŽSKÝ TÝM DUCK RACING MÁ ZA SEBOU JEDNU Z NEJNÁROČNĚJŠÍCH, ALE ZÁROVEŇ TAKÉ NEJÚSPĚŠNĚJŠÍCH SEZON VE SVÉ TŘIADVACETILETÉ HISTORII.



Jaroslav Jugas s Petrem Kačírkem v cíli mexického závodu.

NA OKRUZÍCH získal Petr Kačírek titul ve sprintech a spolu s Danielem Skalickým i vytrvalostní titul v Mezinárodním mistrovství ČR ve třídě do 3500 cm³, ke kterým dokázali se svými modrými BMW přidat také vítězství v FIA zóně střední Evropy a v ESET V4 Cupu. V automobilových soutěžích z toho bylo pěkné třetí místo ve sprintu pro Lumíra Firlu a v závěru sezóny se tým velmi úspěšně zúčastnil premiérově mexické soutěže La Carrera Panamericana.

Okruhové putování začalo na konci dubna na maďarském Hungaroringu, odkud přivezli jezdcí týmu Duck Racing hned čtyři poháry, což byl pouze začátek laviny skvělých výsledků, která se zastavila až při posledním klání okruhového MMČR v Brně.

Petr Kačírek však přiznává, že ho nejvíce potěšil okruhový titul v MMČR ve sprintu, který získal vůbec poprvé: "Letošní závody ve sprintech mě opravdu bavily. Sešla se dobrá konkurence, každý závod jsem do toho musel dát všechno. Prostě se to sešlo a zároveň jsem zúročil dvacetileté zkušenosti na okruzích. Ve vytrvalostních závodech jsme měli s Danem trochu snadnější úlohu. Naše auto bylo nejlépe připravené a nejrychlejší, chtělo to jen spolehlivost a rutinu. Pro Dana to znamená hatrick, tedy třetí titul v řadě, což se dlouho nikomu nepovedlo. Svědčí to samozřejmě o dobré

práci mých mechaniků, jim patří velký dík za oba tituly."

V automobilových soutěžích Petr Kačírek strávil již svou pátou sezónu. Oproti minulým rokům se však pražský pilot dostal do rallyového speciálu pouze čtyřikrát. Větší počet závodů nepřipadal v úvahu kvůli boji o tituly na okruzích a také kvůli mexickému dobrodružství v podobě soutěže La Carrera Panamericana. Navíc několik soutěží ve sprintovém mistrovství bylo zrušeno. "Soutěže jsou skvělé a krásné, je to opravdu vrchol řízení, koncentrace, kreativity, týmové spolupráce, psychického a fyzického vypětí... Ale

pokud chce jezdec výsledky, musí tomu dát všechno. Neustále testovat, sedět v autě každý týden, zdokonalovat rozpis a jet co nejvíce závodů. V mém případě to bylo letos tak, že jsem si mezi okruhy a přípravou mexického startu odskočil na den do rally a pak zase zpět. Ano, je to zpestření a adrenalin, ale nemůžu očekávat nic extra. Na boj o titul v soutěžích je v našem týmu Lumír Firla", s úsměvem přiznal Petr Kačírek.

Lumír Firla tak strávil vůbec první kompletní sezónu v rally s týmem Subaru Duck Racing, když jej navigoval Zdeněk Júrka. Firla, který se v rally pohybuje již od

roku 2004, prakticky po celou sezónu bojoval o mistrovský titul ve třídě 3, kde dokázal, že mu rychlost a zkušenosti rozhodně nechybí. Orlovský jezdec se však po tuhém boji se svými soupeři musel spokojit se třetím místem v hodnocení své třídy.

Největší dobrodružství letošní sezóny však zažili lidé z týmu Duck Racing na legendární mexické soutěži La Carrera Panamericana v samotném závěru sezóny. Tři týdny na cestách, sedm dní v závodním autě, 3300 km přejezdů a rychlostních zkoušek a nespočetně zážitků. Petr Kačírek sice nakonec nedosáhl na vysněné pódiové umístění, ale 4. místo ve třídě z 18-ti startujících a 15. místo absolutně, je s odstupem času velký úspěch. Ostatně atmosféra tohoto jedinečného podniku dostala všechny členy týmu natolik, že se již nyní střádají plány pro příští ročník.

"Bylo to opravdu něco neskutečného. Každému závodníkovi bych to přál zažít. Absolvovat a dojet do cíle takového závodu znamená kromě sportovního zážitku i poznání sama sebe a všech lidí v týmu. To, že náš tým dokázal hned při premiérovém startu dojet se všemi třemi auty do cíle a všichni jsme se vrátili živí a relativně zdraví, považuji za malý zázrak."

"Jako jezdec jsem se krásně svezl a díky spolujezdci Jardovi Jugasovi jsme se ani jednou v Mexiku neztratili, i když nám hned první den vypověděl službu tripmaster a už nenaskočil... Ale absolutní dík patří lidem kolem mého auta. Pavel Janoušek s Honzou Kubíčkem mi postavili bavoráka, ze kterého v jeho prvním a tak náročném závodě neupadlo vůbec nic a vše fungovalo. Fanda Pulkrábek postavil v dílně motor, který dostal v mexických horách ve 3 tisících metrech strašně zabrat, ale vydržel a dovezl mě až do cíle. Během závodu moji mechanici Milan Pálek a Fanda Adámek, ale i Pavel vůbec nespali a doháněli spánek přes den při přejezdech, někdy i za volantem nákladáku... To že jsme měli kde bydlet a co jíst, je zásluha mého bráchy Jírky a Marcely Ehlové, známé to spolujezdkyně. Ještě že Petr Frýba vše nafotil a celý rok se můžeme kochat krásnými obrázky. Prostě všem členům našeho týmu patří opravdový dík, každý si sáhnul na dno svých sil, ale přežili jsme a vracíme se tam příští rok."

"Nakonec jsem si nechal toho, kdo to celý vymyslel, a sice Vojta Štajf. Během roku příprav jsem mu v návalu práce a starostí několikrát řekl, že až ho zase napadne nějaká podobná akce, ať zapomene moje číslo a nevolá mi. S odstupem času jsem samozřejmě rád, že jsme do toho šli a vše společně zvládli." ■



Lumír Firla - Zdeněk Júrka

PÁR DOBRÝCH RAD

Bezpečné chování diváků na trati rally

AUTOMOBILOVÉ rally jsou v posledních letech jednou z nejpobulárnějších a divácky nejnavštěvovanějších disciplín motoristického sportu. Tento trvalý zájem diváků je důkazem jejich uznání mistrovským sportovním výkonům jezdců, kvalitním soutěžním vozům i pořadatelům rallye. Na druhé straně ale neukázněnost některých diváků působí stále vážnější potíže při plynulém zajištění průběhu rally a hlavně pak bezpečnosti všech účastníků rallye, v první řadě vás, fanoušků a návštěvníků, o čemž jsme se bohužel mohli přesvědčit i v uplynulých dvou sezónách šampionátu MMČR v rally. Závodní vozy jedou pod tlakem na co nejlepší výsledek, na hraně jezdeckých, ale i technických možností. Čas od času je některá rally poznamenána tragickou nehodou na trati rychlostní zkoušky, střetem soutěžního vozu s diváky, jejich zraněními a někdy i někdo z nich nehodu zaplatí svým životem. Každá taková nehoda je pro ty, kteří automobilovým soutěžím nepřejí, argumentem k jejich omezení, nebo dokonce i zrušení.

I na trati TipCars PRAŽSKÉHO RALLYSPRINTU by se diváci měli chovat tak, aby neohrožovali své zdraví, nepoškozovali životní prostředí a neohrozili dobré jméno celého automobilového sportu. I z tohoto důvodu je krédem závodu heslo

"RESPEKT k trati, radost z RALLY"

Věříme, že spolu s námi máte zájem, aby automobilové soutěže byly pořádány i v budoucnu a proto si Vás dovolueme požádat při sledování rychlostních zkoušek TipCars PRAŽSKÉHO RALLYSPRINTU o dodržování následujících rad a pokynů:

- ▶ **UVĚDOMTE SI**, že mimo diváckých prostorů soutěže přihlížíte na vlastní nebezpečí.
- ▶ **PRACUJTE** v předstihu s programem a časovým harmonogramem rallysprintu. Předem si vytipujte, který úsek hodláte shlédnout, včetně časů nutných k přesunu, příjezdových silnic a možnosti parkování.
- ▶ **NESNAŽTE** se přijet se svým vozem na úseky, které pořadatel nedoporučuje nebo je do nich vjezd přímo zakázán. Se svými vozy parkujte na vyhrazených parkovištích a odstavných plochách určených pořadatelem.
- ▶ **NENIČTE** životní prostředí a neparkujte tam, kde byste překáželi soutěžním posádkám a ostatním účastníkům silničního provozu.
- ▶ **Počítejte** s časovým limitem, po který je trať uzavřena před startem a po jejím ukončení. Do diváckých prostorů přicházejte včas, před očekávaným průjezdem prvního jezdce.
- ▶ **NESTŮJTE** na únikových cestách a na vyznačených nebezpečných místech.
- ▶ **VYVARUJTE** se míst pod úrovní tratě. Na trati RZ se nestavte před stromy. Mějte vždy "volná záda" bez plotů, zdí a tím dostatečný únikový prostor.
- ▶ **PAMATUJTE** na možnost rychlého opuštění svého místa. **UPOSLECHNĚTE** pokyny pořadatelů, jestliže Vás žádají o opuštění nebezpečného místa na trati RZ, JE TO V ZÁJMU VAŠÍ BEZPEČNOSTI.

- ▶ V případě jakékoliv nehody na trati RZ **VYČKEJTE** s případnou pomocí na pokyn pořadatelů. Udržujte od okraje vozovky dostatečný odstup. Uvědomte si, že soutěžní vozy jedou velkou rychlostí. Nelze předem vyloučit ani chybu jezdce, ani nepředvídanou technickou závadu vozu.
- ▶ V průběhu RZ **NEPŘEBÍHEJTE VOZOVKU, A NEPOHYBUJTE SE PO TRATI.**
- ▶ **NEHÁZEJTE** na trať RZ žádné předměty, jimiž byste mohli ohrozit bezpečnost soutěžních posádek. Na takové jednání pamatuje příslušný zákoník.
- ▶ **Jestliže jsou s vámi děti, mějte je stále pod dohledem. Nesete za ně plnou odpovědnost!**
- ▶ **NEVOĎTE** s sebou na RZ domácí zvířata.
- ▶ **PAMATUJTE** na bezpodmínečný zákaz rozdělování ohně podél tratě. Porušení zákazu bude trestáno pokutou, stejně jako znečišťování okolí a poškozování okolních porostů a zemědělských kultur. Totéž platí pro ničení a poškozování zábran na trati a technických pomůcek pořadatelů.

POKYNY PRO DIVÁKY

Pražský Strahov je velmi dobře dostupný pomocí MHD, dojedete sem tramvají či autobusem, což je vzhledem k předpokládanému hustému provozu rozhodně nejlepší alternativa. Pokud přeci jen pojedete automobilem, plánujte si prosím příjezd s větším časovým předstihem, protože se opravdu dá předpokládat, že v okolí bude panovat hodně silný provoz a některé křižovatky se mohou ucpávat. Pro příjezd na Strahov si vytvořte dostatečnou časovou rezervu, abyste mohli bez obtíží zaparkovat a vybrat si to nejlepší místo pro sledování na přilehlých rychlostních zkouškách. Dobře se oblečte, obvykle v tomto termínu fouká a je zima. Dbejte pokynů pořadatelů a rallysprint sledujte jen z míst k tomu určených. Pořadatel bude velmi striktní a v případě nedodržení bezpečnostních pokynů pořadatele, budou rychlostní zkoušky zrušeny!

Návštěvníci XX.TipCars PRAŽSKÝ RALLYSPRINT se do centra závodu, a do diváckých míst dostanou pouze třemi místy, a je nutné z důvodu bezpečnosti tyto místa a časy bezpodmínečně dodržovat!

Přechod přes trať 1

Návštěvníci, kteří ke Strahovu půjdou ulicí Tomanova a Spiritka se dostanou do ulice Atletická, kde půjdou cca 150 m po trati závodu, a odbočí vlevo do ulice Diskařská u stadionu E. Rošického. Ulicí Diskařská se dostanou na jedno z diváckých míst, a do servisní zóny.

Důležité upozornění: Přechod pro návštěvníky se v ulici Atletická uzavře v 9:20 h

Přechod přes trať 2

Návštěvníci, kteří ke Strahovu půjdou ulicí Pod stadiony a Turistická, budou navedeni do ulice Motoristická, po jejímž průchodu přejdou trať u hotelu Coubertin do servisní zóny a diváckých míst.

Důležité upozornění: Přechod pro návštěvníky se v ulici Motoristická uzavře v 9:20 h

Příchod

Návštěvníci, kteří ke Strahovu půjdou ulicí Bělohorská a Dlabachov se dají na křižovatce Malovanka do ulice Vaníčkova, kde budou po cca 70 m nasměrováni do ulice Chodecká, kterou se dostanou do servisní zóny a diváckých míst.

Důležité upozornění: Tento příchod není časově omezen.

Na trati rallysprintu nebudou chybět rychlé pasáže, kde budou vozy dosahovat velmi vysokých rychlostí, ani pomalé a divácky atraktivní vracáky, kde budou závodníci projíždět rozevlátými a dlouhými smyky. Nezapomeňte též ve chvílích mezi "rychlostkami" navštívit servisní zónu s vašimi oblíbenými závodníky, je hned mezi stadiony! V blízkosti servisní zóny a diváckých míst bude sociální zázemí, ale také stánky s občerstvením, stejně jako s upomínkovými předměty, které si budou moci návštěvníci zakoupit.

Hlavní program se bude odehrávat v okolí pražského Strahova v sobotu 29. listopadu od 9:30 až do pozdního odpoledne, ale závodní vozy v servisu, ale i v akci zde bude možné sledovat již v pátek od ranních hodin při technických přejímkách.

Další informace o TipCars Pražském Rallysprintu se dozvíte na webových stránkách www.prazskyrallysprint.cz nebo na facebookovém profilu.



Skotský jezdec Alister McRae se objevil na tratích Pražského rallysprintu v roce 2004.

V případě, že neukáznění diváci neuposlechnou příkazu pořadatelů a tím ohrozí bezpečnost rychlostní zkoušky, bude rychlostní zkouška na základě posouzení bezpečnostního činovníka a rozhodnutím ředitele rally ZRUŠENA. Vážení diváci, věříme, že k takové situaci nedojde, a že převážná většina ukázněných příznivců automobilových soutěží pomůže pořadatelům na trati rally a jejich rychlostních zkouškách zajistit bezpečný a plynulý průběh a tím přispět k dobrému hodnocení naší rally.

TIPCARS PRAŽSKÝ RALLYSPRINT 2014

Časový harmonogram

Sobota 29. listopadu 2014

	Místo	Start
Start		9:30
RZ 1	TipCars Strahov (okruh - 3x)	9:45
RZ 2	TipCars Strahov (okruh - 4x)	10:45
RZ 3	TipCars Strahov (okruh - 5x)	11:45
RZ 4	SUBARU Strahov	13:00
RZ 5	SUBARU Strahov	13:55
Cíl		15:00

Vstupenky

Jako řada světových i domácích podniků, i na Pražském Rallysprintu pořadatelé přistupují k výběru vstupného. Dnes se bohužel takový podnik neobejde bez zajištění důsledné bezpečnosti, zázemí pro závodce i diváky, pronájmů a dalších nákladů. Jednorázové vstupenky se budou prodávat v den závodu, tj. 29. listopadu 2014 v prostoru před vstupy do diváckých zón a servisní zóny. Po zakoupení vstupenky budou moci návštěvníci kamkoliv do vymezených prostorů, do servisní zóny, přičemž nebude chybět občerstvení ve stanech na volné ploše.

Pátek 28. listopadu 2014

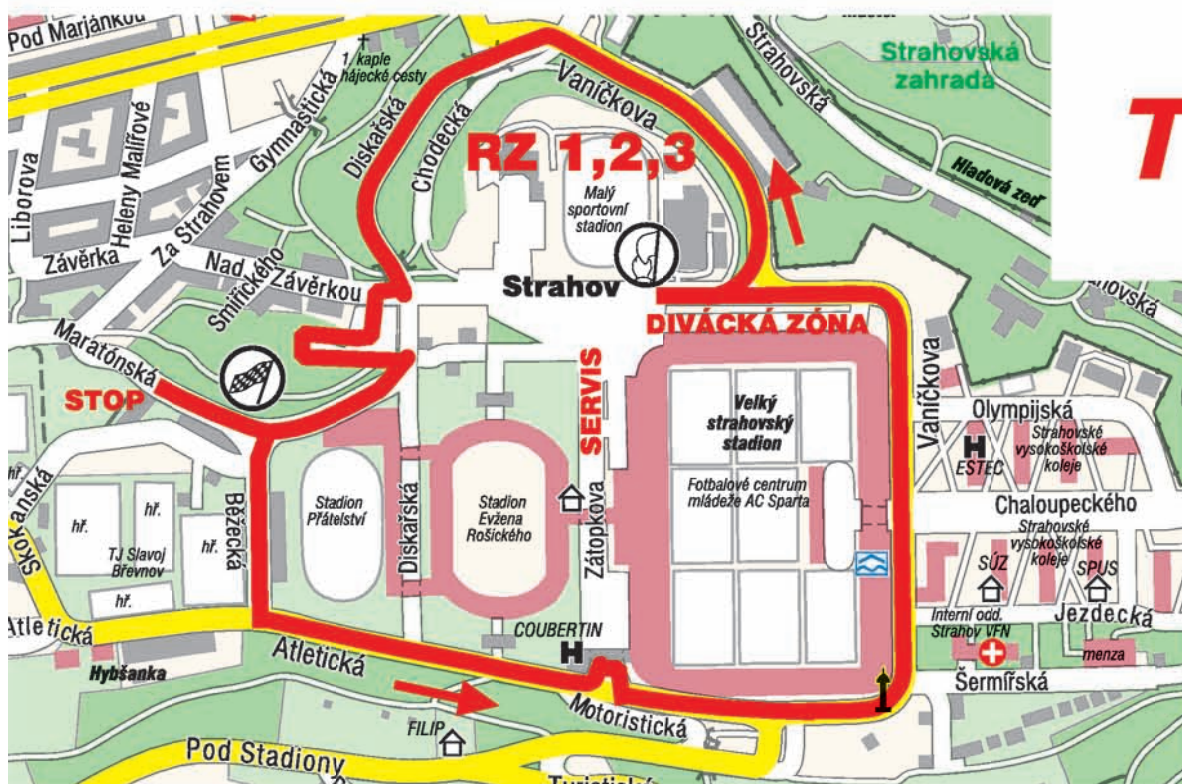
Vstup volný - od 13 hodin se budou konat technické přejímky přístupné veřejnosti s volným vstupem do servisní zóny.

Sobota 29. listopadu 2014

Vstup 200 Kč - dospělý

Vstup volný

- děti do 15 let v doprovodu rodičů
- osoby se zdravotním postižením

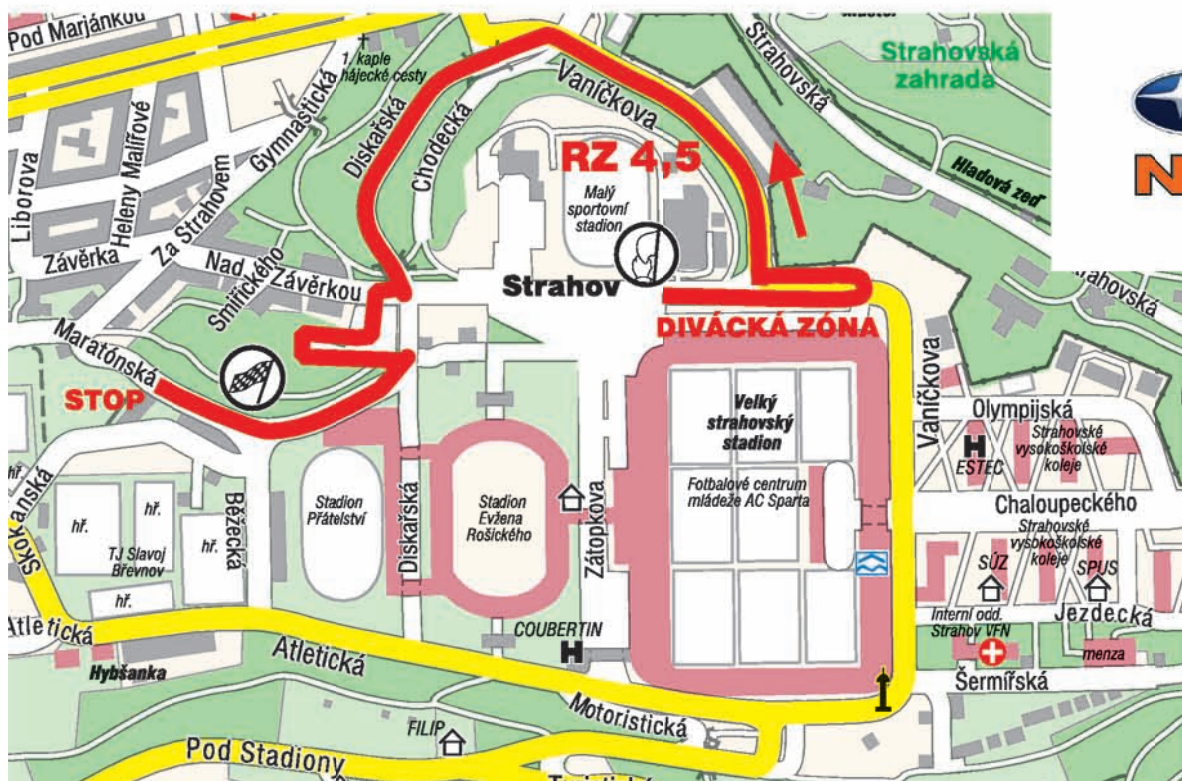


TipCars

TipCars

STRAHOV (OKRUH)

RZ1	9:45
RZ2	10:45
RZ3	11:45




SUBARU

NOVÉ XV

SUBARU

STRAHOV

RZ4	13:00
RZ5	13:55

MEXIKO

ÚSPĚŠNÁ PREMIÉRA ČECHŮ VE STOPÁCH JAROSLAVA JUHANA

Šedesát let poté, co slavnou mexickou soutěž La Carrera Panamericana dokončil český rodák Jaroslav Juhan, byť už reprezentující Guatemalu, vyrazil po jeho stopách na legendární Carreru český tým se třemi závodními posádkami na vozech tří značek. Přestože to byla jeho premiéra na tak těžké soutěži, zaznamenal v jejím cíli velký úspěch a navázal tak stylově na Juhanův odkaz.

TEXT: JIŘÍ VINTR, FOTO: PETR FRÝBA



Realizace nápadu účasti na soutěži La Carrera Panamericana probíhala ve formě dvouletého projektu, u jehož zrodu stál Vojtěch Štajf, dlouhodobě reprezentující v domácích i evropských automobilových soutěžích značku Subaru. Přidali se Jaroslav Petrásek, dosud sbírající úspěchy například ve snowboardingu či bezmotorovém létání, a rovněž Petr Kačírek, úspěšný okruhový závodník, jenž na Carreru připravil zajímavý exemplář kupé BMW řady CS. Novodobá era Carrery Panamericany je totiž vypsána pro historická vozidla, z nichž ta nejmladší směřjí pocházet z roku 1972. Specifické předpisy pro Carreru dovolují provádět na vozech

poměrně rozsáhlé úpravy, a to hlavně na podvozku a při zachování přísných současných bezpečnostních předpisů. Podmínkou je například absence přeplňování motorů a naopak jejich plnění klasickým způsobem, tedy pomocí karburátorů.

Česká trojice, na kterou v Mexiku čekalo sedm etap mezi přístavem Veracruz a městem Durango, dlouhých přibližně 3300 kilometrů, tedy připravovala vozy v dílnách Subaru Czech Rally Teamu pod vedením šéftechnika Jana Kubička a šéfmechanika Pavla Janouška. Vojtěch Štajf se spolujezdcem Vladimírem Zelinkou vyrazili na Carreru s unikátním exemplářem vozu

Subaru GSR Coupé, vůbec prvním automobilem této značky na slavné mexické soutěži. Vůz vznikl sofistikovanou přestavbou původního modelu, který se v Evropě ani neprodával a po celém světě se ho dle odhadů výrobce dochovalo jen pár desítek kusů. Automobil našel Štajf po dlouhém hledání na jedné z portugalských zahrad a příbuznost s prorezlým vrakem by u krásného soutěžního vozu hádal asi málokdo. Petr Kačírek měl ve svém BMW 3,0 CS na Carrere svého stálého spolujezdce z rally v posledních letech Jaroslava Jugase a Jaroslavu Petráskovi v neméně krásně postaveném Porsche 911 četl noty vlezluzšený Karel Jirátko.

Realizace startu představovala logistický oříšek, který mimo jiné zahrnoval objednání dvou kontejnerů k naložení všech vozidel i dvou tun servisního materiálu, pronájem hned devíti místních doprovodných vozidel nejen pro mechaniky a materiál, ale i pro celý doprovodný štáb) a jejich komplikovanou koordinaci v podmínkách mexických terénů, místního svérázného provozu i přeplněných měst.

Soutěž začala ještě před slavnostním startem v podobě shakedownu nedaleko Veracruz. Češi začali přece jen volněji, nejlépe z nich dopadl Petr Kačírek na 39. místě, Vojtěch Štajf byl 45. a Jaroslav Petrásek byl 57.



ROZJEŽTE SVŮJ KONCERT PRO 4 KOLA V TEMPU

VIVACE [ŽIVĚ]
SUBARU BRZ - Sólo pro zadní kola



subaru.cz | koncertpro4kola.cz



První etapa do Oaxaky zavedla závodníky do vysokých hor. Ve výšce přes 3300 metrů nad mořem rychle docházel výkon atmosférickým motorům, přesto dokázal Štajf obsadit 35. místo, Kačírek byl 41. a Petrásek 45. Češi si soutěž osahávali a výhodou jim byla schopnost přizpůsobit se měnícím se povětrnostním podmínkám. V deštivé první polovině závodu tak získávali na místní borce ve výkonných speciálech Studebaker, Oldsmobile nebo Ford Mustang.

Do druhé etapy s cílem v Mexico City bohužel neodstartoval po poruše zapalování Petrásek a vrátil se do soutěže až po dvou etapách, byť s penalizací. Zato ostatním

Čechům se dařilo. Vojtěch Štajf obsadil už 13. místo, o dvě příčky před Petrem Kačírkem - oba při večerním vyhlášení vystoupili na stupně etapových vítězů svých kategorií. Šťěstí v neštěstí měl ale Štajf na dlouhém dálničním přejezdu do Mexico City. Prasklé lanko plynového pedálu znamenalo provizorní opravu a nutnost přidávání plynu ručním taháním za lanko natažené do okna spolujezdce. Štajf tak musel přestat nejen hustě lijáky, ale i přejezd hor a jízdu v kordónu centrem Mexico City.

Třetí etapu s cílem v Toluca zajel z naší trojice znovu lépe Štajf, když obsadil 15. příčku celkově a usadil se na druhém místě

ČEŠI TEDY NA CARRERĚ PANAMERICANĚ NADCHLI PROFESIONÁLNÍM PŘÍSTUPEM, KVALITOU DÍLENSKÉHO ZPRACOVÁNÍ SVÝCH VOZŮ, PRACÍ A ZRUČNOSTÍ MECHANIKŮ I CELKOVÝM VYSTUPOVÁNÍM.

v průběžném hodnocení třídy Historica A Plus. Kačírek měl smůlu a potýkal se se závadou zapalovacích svíček a v odpoledních lijácích i s nefunkčními stěrači a v etapě skončil na 34. místě.

Role se částečně obrátily v následující čtvrté etapě do Morelie, v níž si smůla pro změnu počíhala i na Štajfa. Ten nejprve skvěle zajel dopolední sekci rychlostních zkoušek, ale na jejím konci ho zastavila prasklá poloosa. Pomoc při odtahu Štajfova vozu zdržela i Kačírka, který nakonec v etapě obsadil 31. místo a klesl v celkovém pořadí do čtvrté desítky, zatímco Štajf byl 29. Vrátil se naopak Petrásek a na svoje předešlé výkony navázal etapovým 38. místem.

Další etapy se nesly ve znamení obrovské snahy Štajfa i Kačírka při dotahování vzniklé ztráty. V páté i šesté etapě to byl Kačírek, kdo zaznamenával z Čechů nejlepší etapový výsledek, ale i Vojtěch Štajf utěšeně stoupal vzhůru celkovým pořadím, když dokázal vyvinout účinný tlak na svého soupeře Gonzaleze, jedoucího s VW Karmann. Po šesté etapě, v níž Gonzalez musel odstoupit z odpolední sekce pro poruchu mazání, už se Štajf dostal do čela hodnocení třídy Historica A Plus. Pozici potvrdil i v poslední etapě do

Duranga a dojel si do cíle pro zasloužené prvenství ve třídě čtyřválcových dvoulitrů a v celkovém pořadí dokázal v konkurenci vozů až pětinašobně silnějších obsadit 11. příčku! Skvěle si vedl i Kačírek, který sice nedosáhl na stupně vítězů svojí třídy Historica B a skončil těsně pod nimi, v celkovém pořadí však vystoupal na 15. místo. Jaroslav Petrásek nakonec soutěž bez dalších problémů dokončil na slušném 33. místě absolutně a 8. příčce ve třídě Historica B. Vřelo to i v čele celkového pořadí, o které bojoval pilot Studebakeru Emilio Velazquez s expilotem formule 1 Erikem Comasem na voze stejné značky. Až v poslední etapě Velazquez vyletěl z trati a Comas bral při své mexické premiéře zasloužené prvenství.

Češi tedy na Carrerě Panamericaně uspěli. Nadchli profesionálním přístupem, kvalitou dílenského zpracování svých vozů, prací a zručností mechaniků i celkovým vystupováním. Přivezli si spoustu poznatků, korunovaných zaslouženým úspěchem a napřesrok se chtějí pokusit legendární Carreru pokořit znovu, tentokrát v ještě větším počtu. Češtinu tedy na mexických tratích určitě ještě uslyšíme. Jaroslav Juhan by měl radost. ■



ROZJĚDTE SVŮJ KONCERT PRO 4 KOLA V TEMPŮ

FEROCE [DIVOCE]

SUBARU FORESTER 2.0 XT TURBO
Zažijte sílu 240 koní na 4 kolech na konci vašich prstů



subaru.cz | koncertpro4kola.cz

RICHARD BURNS

"ŽIVOT ZAČÍNÁ VE 140"

Takové bylo heslo sportovní kolekce britského jezdce Richarda Burns. Nemyslel tím však stáří, nýbrž číslice na digitálním ukazateli rychlosti. A aby nedošlo k omylu, jednalo se o 140 mil za hodinu, tedy asi 210 km/h. Po nedávném úmrtí premiérového mistra světa Björna Waldegaarda (1979) byl právě Richard Burns (17. ledna 1971 - 25. listopadu 2005) paradoxně prvním světovým šampionem, jehož život předčasně vyhasnul. Bývalý mistr světa z roku 2001 prohrál svůj dvouletý boj s onemocněním mozkového nádoru.

TEXT: ARCHIV ČASOPISU RALLY, FOTO: SUBARU, MARTIN HOLMES RALLYING, FIA



Richard Burns míří za vítězstvím v Argentinské rally 2000 (Subaru Impreza S6 WRC).

RICHARD BURNS byl jediným Angličanem, kterému se podařilo získat titul mistra světa (2001). Na vrcholu světového rally-sportu se pohyboval deset sezón, během kterých se mu podařilo zvítězit v deseti závodech mistrovství světa. Ve dvou případech s Mitsubishi, osmkrát za volantem Subaru Impreza WRC. V cestě vzhůru mu kromě jezdeckého umění pomohl i fakt, že se objevil na soutěžnické scéně v době, kdy otěže šampionátu držely v rukou týmy se základnami na britských ostrovech. Navíc šel ve šlépějích svého přítele, o třicet měsíců staršího Skota Colina McRae, který získal mistrovský titul o šest let dříve než Richard (1995). Jejich rivalita a vzájemné souboje plnily britská média, což bylo nejlepší reklamou rallysportu a odráželo se na jeho sledovanosti a Richardově popularitě.

Klubové začátky

V devíti letech otec Alex vzal Richarda poprvé sledovat slavnou RAC Rally, první dojmy si posléze prakticky zkušel v rodinném Triumphu 2000 nedaleko jejich domu. Přihláška do klubu "Under 17" byla vyústěním zájmu mladíka o závodění, v patnácti absolvoval ve Walesu rally školu Jana Churchilla. Dlouho před vydáním "fidičáku" přesně věděl, že rallysport bude naplněním jeho života. "Když mi bylo patnáct, otec mi koupil od přítele Gordona Jarvise z Cravenu starého Sunbeam. Postupně jsme ho předělali za závodní auto. Navíc Gordon měl kontakty na závodní oddělení Peugeot - Talbot, pomohl nám zajistit mnoho potřebných dílů, a tak se jednalo o více než konkurenceschopný speciál," vzpomínal Richard Burns.

Za podpory Davida Williamse se talentovaný mladík objevil v poháru Peugeot

Challenge 1990. Do sezony vyrazil s Peugeotem 205 GTI a tomuto seriálu zůstal věrný dvě sezony (1990-91). V obou ročnících nenašel přemožitele. Na konci roku 1990 pak debutoval s Peugeotem 309 GTI, půjčeným od britského importéra, na domácí RAC Rally. Dojel třetí ve skupině N. V této době se potkal i s Robertem Reidem, který Burnse navigoval od roku 1991 až po konec jeho kariéry. S ním nechyběl na startu Britské rally ani v sezoně 1991 a výsledkem byla druhá příčka v klasifikaci F2.

Nejmladší britský šampion

Ne vždy byla Paní Štěstěna Richardu Burnsovi nakloněna. Společnost Shell každým rokem vybírala několik talentovaných mladíků, kterým zajistila finance na celou sezonu. Proti očekávání však získal před sezonou 2002 "kapesné" místo jedna-

dvacetiletého Burnse Alister McRae. Richard však nemusel dlouho smutnit, neboť Prodrive mu umožnil startovat se Subaru Legacy 4WD Turbo sk. N. V premiérové sezoně za volantem čtyřkolky se stal britským národním mistrem.

Pro rok 1993 vznikl nesmírně silný tým. Dvě "áčkové" Legacy dostali pro mezinárodní britský šampionát k dispozici Richard a Alister McRae. Ze vzájemného souboje vyšel vítězně Burns. Dominoval ve Skotsku, Walesu i na Manx rally a stal se nejmladším jezdce historie, který se stal britským šampionem. Úspěšnou sezonu pak zakončil excelentním sedmým místem na RAC Rally.

Díky úspěšné spolupráci umožnil Prodrive Richardovi ještě více nakouknout do světa velkých závodů, umožnil mu testovat tovární vozy, ve Švédsku 92 pracoval pro Colina McRae v roli ledového špióna. V roce



ROZJEĎTE SVŮJ KONCERT PRO 4 KOLA V TEMPU
CONTINUO [PLYNULE]
SUBARU OUTBACK 2.0D LINEARTRONIC
Unikátní spojení boxer diesel + automat



1993 startoval pod hlavičkou týmu z Banbury na Thajské rally, kde obsadil druhé místo.

Zlom v kariéře

V roce 2004 podepsal Burns kontrakt s týmem 555 Subaru a v kokpitu speciálu Subaru Impreza získával cenné zkušenosti na závodech APRC (Asijsko-pacifického šampionátu). V mistrovství světa byly i pro sezonu 2005 jasnými hvězdami týmu Colin McRae a Carlos Sainz. Ve třetím voze dostával příležitost kvalitní jezdec znalý místních poměrů, na Burnse se usmálo štěstí čtyřikrát. V Portugalsku skončil sedmý a na domácích tratích třetí.

Richard Burns

17. ledna 1971 - 25. listopadu 2005

Místo narození: Reading, Anglie

První start: 1988

WRC debut: 1990 Rally GB

Starty v MS: 104 (274 vítězství v RZ)

Vítězství v MS: 10 (1998 Safari, Rally GB; 1999 Akropolis, Austrálie, Rally GB; 2000 Safari, Portugalsko, Argentina, Rally GB; 2001 Nový Zéland)

Hobby: horská kola, motocykly, vodní lyžování, hudba

Boj o mistra světa

Richard však u Mitsubishi žil v Mäkinenově stínu, takže nikterak neváhal kývnout na nabídku vrátit se k Subaru, kde měl plnit roli týmové jedničky. K dispozici měl revoluční Subaru Impreza WRC99 s technologií "fly-by-wire". Tři prvenství v roce 1999 ho vynesly k titulu vicemistra, ještě o jedno více pak o rok později znamenalo obhájení pozice. Ale po triumfu na Safari a v Portugalsku by si v průběhu roku proti Burnsovi a jeho Impreze P2000 vsadil málokdo. Plný bodový zisk z Argentiny však odstartoval "Burnsieho" krizi, kterou nezažehalo ani třetí vítězství v řadě na Britské rally a na konci sezony se z mistrovského titulu radoval Marcus Grönholm.

Naopak v sezoně 2001 vyválčil pouze jediné vítězství na Novém Zélandu, čtyři druhá místa však stačila Burnsovi k titulu.

Třetí příčka ve Švédsku, druhá při světové premiéře v Turecku a stupně vítězů na Novém Zélandu ho katapultovaly do čela průběžné klasifikace. Spolehlivými výkony sbíral mistrovské body i na dalších závodech a měl nakročeno na boj o druhý titul své kariéry.

Poslední závod sezony 2003, Wales Rally GB, měla být zářivých vyvrcholením sezony. Ačkoliv Burns nezvítězil v průběhu roku na žádném závodě, do Korsické rally opanoval tabulku jezdců. Před domácím závodem byl čtvrtý s teoretickou nadějí na zisk druhého titulu. Ve hře však byli ještě Carlos Sainz, Petter Solberg a Sebastien Loeb.

Burns si věřil, že konečně prolomí prokletí a zvítězí. Sice by mu to nezaručovalo jistotu titulu, ale bylo by to důstojné rozloučení s francouzským týmem, kde strávil dva roky (27 startů, 12 umístění na stupních vítězů). Pro další sezonu měl již v kapse

soutěži sezony. Teprve po několika dnech byl u Richarda objeven mozkový nádor.

Od tohoto okamžiku se Burns nikdy nevrátil za volant soutěžního vozu, ba dokonce civilního auta a začala nejdelší "zkouška" jeho života.

Následovaly chemoterapie, v dubnu 2004 podstoupil operaci mozku. "Richard si hned na počátku uvědomil, že jeho boj s nemocí by mohl být beznadějný, přesto se jí statečně postavil a čelil jí s humorem," stojí v prohlášení jeho rodiny. "Po chemoterapii a ozařování v létě 2004 opustil nemocnici."

Poté se stav Richarda Burnse zlepšoval, ale během roku 2005 se jeho nemoc znovu naplno přihlásila. Několik dní před smrtí upadl do kómatu, ze kterého se již neprobudil.

V Burnsově autobiografii "Driving ambition" nechybí ani kapitola "The Greatest Day in My Life" (Nejlepší den v mém životě). Za něj vybral neděli - 25. listopad 2001, kdy se



V sezoně 2001 mohl Richard Burns slavit titul mistra světa.



Rivalové Colin McRae a Richard Burns.



Šampioni Richard Burns a Michael Schumacher.

Panující spojení Burnse a továrního týmu Subaru se stávalo pro talentovaného mladíka frustrující, a tak pro rok 1996 přijal nabídku Mitsubishi na pozici týmové dvojky po boku Tommiho Mäkinena. V premiérové sezoně obsadil Burns druhé místo v klasifikaci APRC, když se radoval z vítězství na Novém Zélandu (pouze podnik F2).

V roce 1997 se v mistrovství světa prodral na sedmou příčku (2. Safari), což mu pro rok 1998 zajistilo kompletní světový program. S ním přišlo i dlouho očekávané premiérové vítězství ve světovém šampionátu - na Safari rally. Když na konci sezony dominoval na domácím Britské rally, výrazně dopomohl značce Mitsubishi k titulu v hodnocení značek. Získal své druhé prvenství v kolotoči MS, jeho přítel Colin McRae jich měl na svém kontě osm...

V dramatickém závěru sezony tehdy udolal Colina McRae o pouhé dva body.

Subaru pro sezonu 2002 angažovalo do pozice týmové dvojky Tommiho Mäkinena a pyšnilo se skvělou jezdeckou sestavou. Richard však neměl z tohoto rozhodnutí velkou radost a raději se vyhnul staronové konfrontaci odchodem k Peugeotu... Subaru nechtělo uřadujícího mistra světa jen tak uvolnit, jeho místo bylo smluvně i morálně vázáno u Prodrivu. Burnsova hlava však byla proti a Peugeot byl týmem, kde chtěl strávit další sezonu. Jeho statistika u Subaru se tak uzavřela na osmi vavřínech a titulu mistra světa...

Závěr kariéry

V dalších letech se už i přes řadu skvěle rozjetých závodů vítězství nedočkal. Do sezony 2003 vstoupil Burns s vyššími cíli.

novou smlouvou se Subaru, jako náhrada za odcházejícího Mäkinena.

V sobotu, týden před soutěží, absolvoval poslední testy s "dvěstěšestkou" a volnou neděli trávil s přítelkyní Zoe v Londýně. V odpoledních hodinách se setkal s Markko Märtinem a společně vyrazili jeho automobilem Porsche 911 Carrera z Londýna do Cardiffu, centra soutěže. Krátce po přjetí mostu spojujícího na dálnici M4 Anglii a Wales nečekaně omdlel. Märtin naštěstí rychle reagoval, odvrátil hrozící havárii a posléze se mu podařilo vůz zastavit. Dvaatřicetiletého Angličana odvezl na pozorování do nemocnice v Newportu a později do Cardiffu. O celém incidentu však Estonec nikdy nemluvil, Burns si na nic nepamatoval. První testy neukázaly příčiny Burnsových problémů, ale protože se situace opakovala, lékaři mu zabránili ve startu na závěrečné

stal mistrem světa. O čtyři roky později ho právě v tento den přemohla zákeřná choroba a nečekaně prohrál svůj dvouletý boj s nádorovým onemocněním.

Závěrem

Ve své kariéře měl jen tři velké havárie. Poprvé na Rallye Catalunya 1996 vylétl s lancérem mezi vzrostlé pinie, když mu spolujezdec Reid špatně přečetl rozpis. Ve Finsku 2000 neudržel impregnaci na trati, v plné rychlosti skončil v kotrmelcích a zavřel si cestu k prvnímu titulu. Havárie u protinožců v sezoně 2002 znamenala, že mistrovský titul od něj převzal předčasně Grönholm.

Ze soutěží světového seriálu měl nejraději Švédsko, Finsko a Nový Zéland - tedy právě nejrychlejší soutěže, kde se s vozem řítí na vytočenou "šestku"... ■



ROZJEŽTE SVŮJ KONCERT PRO 4 KOLA V TEMPU
VITTORIOSO [VÍTEZNĚ]
SUBARU WRX STI A SYMMETRICAL AWD
Vrcholný nástroj v brilantní formě



subaru.cz | koncertpro4kola.cz

Levá dva, váže pravá tři, utáhne



Představujeme nové **WRX STI 2015**.
Nejpřesnější, jaké kdy jezdilo.

Za nové WRX STI zcela jasně mluví čísla: 221 kW (300 k) a 407 N.m při 6 000 ot./min. Pohon **Symmetrical AWD*** a ležatý motor boxer 2.5i DOHC Turbo s nízkým těžištěm servíruje výkon na přání ve třech různých režimech pomocí inteligentního systému SI Drive. A s aktivním mezinápravovým diferenciálem DCCD má WRX STI ideální vyvážení a záběr na všechna kola na každém povrchu. Prostě totální nářez v každé zatáčce!

NOVINKA

* **Symmetrical AWD** - přidaná hodnota Subaru pro aktivní bezpečnost a pro skvělé jízdní vlastnosti!
subaru.cz | koncertpro4kola.cz



SUBARU

Confidence in Motion

Kombinovaná spotřeba paliva 10,5 l/100 km, emise CO₂ 243 g/km.